



Nissan Juke

¿Arte o cursilería?

Prueba | "Todos los coches son parecidos". El que piensa así, tendría que ser introducido a la nueva generación de Nissan. El Murano es una mezcla entre un todoterreno y un familiar. El Qashqai es un punto intermedio entre un todoterreno y una berlina. Ahora se aumentó esta serie con la más atrevida alogamía. El "Juke" es un cruce entre un todoterreno y un turismo coupé. ¿Es arte o cursilería?

¿Por qué todos estos cruces entre diferentes tipos de coches? Porque esto ofrece lo mejor de dos mundos y además se ve extraordinariamente bien. Es decir, cuando está bien hecho.

En cuanto a la apariencia, los diseñadores del Juke han hecho un buen trabajo.. El juego de líneas es extravagante y en algunos puntos extremado. Así aparenta la curva de los tapabarros llegar por encima del capó, y por eso las ruedas aparentan ser aún más grandes. Las manivelas de las puertas traseras están incorporadas en el poste de la ventana, y por eso el Juke a primera vista se ve como un coupé de tres puertas.

Muchos detalles como los focos traseros en forma de bumerang, los faroles punzantes y los enormes neblineros convierten el Juke en un verdadero foco de atención. El que maneja este coche quiere (¡y puede!) ser visto.



Interior

Cuando los diseñadores comenzaron con el interior, aún no se les acabó la inspiración. Además, no se olvidaron del concepto del automóvil. El Juke tiene la intención de ser el más deportivo de los "crossovers" de Nissan. Por lo tanto, el interior tiene una atmósfera deportiva. El asiento del conductor es alto y le da una buena vista general del tránsito. Al mismo tiempo los asientos son profundos y el metal de ellos llega hasta los hombros: esto da la sensación de protección de un turismo coupé.



El espacio delantero es bueno. Por la curva descendiente de la línea del techo el espacio en el asiento trasero es moderado. La maletera en contraste es amplia (con asiento trasero doblado 830 litros). El Juke no tiene cosas como un asiento trasero sobre rieles u otros trucos para ganar espacio en el interior.

El "Nissan Dynamic Control System" merece una mención especial. Con apenas un par de botones el sistema de control de clima es manejado y el conductor puede determinar el carácter del coche (normal, confortable, deportivo). Gracias a una proyección muy clara parece cambiar el texto sobre los botones, dependiendo de la situación. Esto funciona agradable- y lógicamente, pero lamentablemente la pantalla es casi ilegible cuando brilla el sol.



En la pantalla aparece en eco-modus el historial del consumo como un diagrama de barras o alentando a conducir más económicamente. (cuando uno maneja económicamente recibe estrellas como premio). En el modo deportivo aparece un verdadero medidor de las fuerzas G que te desafía a sacar lo máximo del Juke

Rendimiento y consumo

Aquel "máximo" depende mucho del motor elegido. El coche de prueba está provisto del ya familiar motor diésel de 1,5 litros, que Nissan emplea en muchos modelos. A pesar de la poco excitante potencia de 110 CV el "Juke 1.5 dCi" es sorpresivamente veloz. Para expresarlo en cifras frías: el Juke con motor diésel acelera en 11,2 segundos a los 100 kilómetros por hora para seguir hasta alcanzar la velocidad máxima de 175 km.

Pero las cifras emocionales del Juke son mucho más excitantes. El hecho de estar sentado en un coche tan especial con su interior prometedor da la confianza de un buen rendimiento. La palanca de cambios es corto y mete los cambios acertadamente. El pedal del embrague tiene el movimiento excepcionalmente corto y el pedal del acelerador reacciona muy directo.



En la ciudad el Juke dieselero rinde bien: el que quiere partir primero en un semáforo tiene que cuidarse de excesivo patinamiento. Fuera de la ciudad el Juke logra a diésel alcanzar fácilmente velocidades cruzero muy elevadas. El nivel de sonido es mediano: éste no es un superdeportivo entrometido que es cansador en distancias largas.



En un trayecto por la ciudad el ordenador (¡solamente accesible metiendo el brazo por el manubrio!) mencionaba un consumo de 7.2 litros de diésel por cada 100 kms. Un viaje por el campo costaba 5.3 litros por 100 kms. (Consumo según la fábrica: 5.1 por 100 kms). Por el momento el Juke no tiene indicador de cambios, sistema de parada/arranque u otras previsiones para ahorrar combustible. Así que el Juke aún podría ser más económico.

Comportamiento en carretera

El sentido de un coupé deportivo solamente puede ser completo con un comportamiento en carretera dinámico. El Juke comparte su chasis con el obediente Nissan Note y el muy relajado Nissan Cube. Sin embargo, el Juke es más ancho y menos alto. Además, la suspensión fue rigurosamente adaptada.



La dirección es algo más sensible que la berlina promedio. A pesar de la altura de 1.57 metro, el Juke no tiende a inclinarse en curva. En curvas cortas y rápidas es el peso grande del automóvil que obliga al sistema electrónico de estabilidad a intervenir. Al Juke le encantan sin embargo las curvas largas y rápidas para morder el asfalto.

La diferencia entre las posiciones confortable y deportivo es apenas notable. El chasis se vuelve fraccionalmente más duro que en un coche corriente, pero ni la mitad tan duro que el chasis de un coche deportivo. Por lo tanto es confortable en la ciudad y sobre carreteras malas.



Muy útil dentro de la ciudad: los faroles atraviesan el capó y por eso son bien visibles desde el asiento del conductor. Así el conductor fácilmente puede orientarse sobre el tamaño del Juke y se le facilitan las maniobras.

Opcionalmente el Juke tiene disponible la tracción en las cuatro ruedas. Esto no es para que sea un vehículo todoterreno, pero para mejorar la estabilidad. El "Torque Vectoring System" divide las fuerzas del motor variablemente entre las ruedas traseras izquierda o derecha y las ruedas delanteras. De esta manera solamente las ruedas que necesitan tracción la reciben y se evita deslizar o patinar.



Conclusión

El Nissan Juke ¿es arte o cursilería? Considerando el trabajo invertido en las fotos que acompañan esta prueba, la respuesta es clara: la redacción de Autozine lo considera hermoso. Sobre gusto no hay nada escrito, pero cuando estábamos sobre camino las reacciones del público variaban mucho entre extremos.

Además queremos hacer notar que cuando Nissan diseñó el Juke, se centró en la apariencia. El Juke no tiene inventos para ahorrar espacio y tampoco tiene técnicas para bajar el consumo de combustible. En aquellos puntos el Juke marca una nota mediana, nada más.

Con el Juke todo gira en torno a la presentación y ésta está 100 % en orden. Gracias a la presentación (incluyendo la emoción que transmite el volante y las reacciones de los pedales) todo parece más excitante que en un coche promedio. Tampoco Nissan se olvidó de la razón. A pesar de la sobredimensionada altura la estabilidad está en orden. El rendimiento del motor diésel de 1.5 litros es suficiente y el consumo es modesto. ¡Manejar el Juke se siente como arte! ■



Especificaciones

Nissan Juke 1.5 dCi Tekna Sport

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	414 x 177 x 157 cms
Batalla	253 cms
Peso	1.285 kg
Remolque	640 kg
Remolque frenado	1.250 kg
Contenido del tanque de combustible	46 l
Maletero	550/830 l
Dimensiones de los neumáticos	215/55/V

Motor y prestaciones



Cilindradas	1461 cc
Cilindros / valvulas	4/2
Potencia	110 cv @ 4000 rpm
Par motor	240 Nm @ 1750 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	11,2 seg.
Velocidad máxima	175 kms/h
Consumo promedio	4,9 l / 100 kms
Consumo urbano	5,9 l / 100 kms
Consumo extraurbano	INF l / 100 kms
Emision CO2	129 grs/km

Precio

Precio	€ 22.000
Modelo mas barato	€ 16.550